

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Renate Künast, Cornelia Behm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/10339 –**

Aufklärung der Verantwortlichkeiten und Kostenrisiken durch die verschobene Eröffnung des Berliner Flughafens

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Verschiebung der Eröffnung des Hauptstadtflughafens Berlin Brandenburg (BER), der am 3. Juni 2012 eröffnet werden sollte, verursacht eine Reihe finanzieller, organisatorischer und rechtlicher Probleme, sowohl für die Betreibergesellschaft, die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, als auch für die Anteilseigner der öffentlichen Hand, den Bund und die Länder Berlin und Brandenburg.

Der Bund ist mit 26 Prozent an der Flughafengesellschaft des neuen Großflughafens Berlin Brandenburg (BER) beteiligt. Er nimmt seine Interessen durch zwei Staatssekretäre aus dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sowie aus dem Bundesministerium der Finanzen (BMF) im Aufsichtsrat wahr. Ebenso wie die Bundesländer Berlin und Brandenburg steht er daher in der Verantwortung, für eine lückenlose Aufklärung des Flughafenskandals zu sorgen. Es muss transparent gemacht werden, wer an welcher Stelle Verantwortung für das Flughafen-Desaster trägt und wie hoch die zusätzlichen Kosten sein werden.

Im Fokus steht dabei die Frage, warum die Anteilseigner der Flughafengesellschaft erst wenige Wochen vor der geplanten Eröffnung erkannt haben wollen, dass es massive Probleme bei der Fertigstellung des Großprojektes gab, obwohl die Probleme so umfangreich sind, dass sie nach aktuellem Stand voraussichtlich zu einer Bauverzögerung von fast einem Jahr führen und damit eine Kostenexplosion in Höhe von 1,2 Mrd. Euro verbunden ist. So besteht laut Sachstandsbericht der Flughafengesellschaft vom 25. Juni 2012 ein zusätzlicher Kapitalbedarf in Höhe von 586 Mio. Euro. Hinzu kommen 591 Mio. Euro für nicht einkalkulierte Schallschutz- und Erstattungsmaßnahmen in den Lärmschutzbereichen.

1. Nach welchen Kriterien und Verfahren werden Aufsichtsratsunterlagen von den Bundesministerien und nachgeordneten Behörden geprüft und einer Bewertung unterzogen?

Die Bewertung der Vorlage der Geschäftsführung erfolgt im Aufsichtsrat als Kollegialorgan. Die Aufsichtsratsmitglieder prüfen die ihnen vorgelegten Unterlagen in eigener Zuständigkeit. Zur Vorbereitung der Bundesvertreter wurden die jeweiligen zuständigen Organisationseinheiten der Bundesministerien eingebunden.

2. Welche Beschlüsse zur Verbesserung des Controllings und der Risikovorsorge wurden durch den Aufsichtsrat infolge der Verschiebung des Eröffnungstermins vom 31. Oktober 2011 beschlossen?

Welche Vorschläge haben hierzu die beiden Vertreter des Bundes eingebracht?

Nach der Entscheidung zur siebenmonatigen Verschiebung im Juni 2010 wurde das Controlling und Monitoring – insbesondere bezüglich Technische Gebäudeausrüstung – durch den Aufsichtsrat intensiviert. Auf Anforderung des Aufsichtsrats wurden Sonderberichte zum Thema „Technische Gebäudeausrüstung“ erstellt. Über die Technische Gebäudeausrüstung wurde zudem fortlaufend in einer separaten Aufsichtsratsvorlage und in den Controllingberichten informiert.

3. In welcher Form fand der Informationsaustausch der Anteilseigner untereinander über den Projektfortschritt sowie die auftretenden baulichen und technischen Probleme beim Flughafen BER statt, und in welcher Form wurde dieser Informationsausgleich seit der Terminverschiebung vom 31. Oktober 2011 intensiviert?

Der Informationsaustausch der Anteilseigner untereinander findet vor allem in gemeinsamen Sitzungen, jeweils vor den Aufsichtsratssitzungen, statt.

4. Wann, durch wen, und aus welchen Gründen wurden welche kapazitätserweiternden Baumaßnahmen des Flughafens BER beschlossen, und welche Kosten waren damit verbunden?

Hierzu teilt die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) mit:

Folgende kapazitätserweiternde Baumaßnahmen wurden auf Grundlage von Aufsichtsratsbeschlüssen umgesetzt:

2006

- Ergänzung Pier Nord

2007

- Ausführung von drei Pier-Modulen im Süden und Ergänzung Pier Süd

2008

- mobile Fluggastbrücken Pier Süd
- Non-Schengen Fähigkeit Mainpier durch „Ebenenshift“
- doppelstöckige Fluggastbrücken Mainpier

2009

- Erweiterung Flugbetriebsflächen

2010

- Umbau Terminalhalle infolge neuer EU-Sicherheitsvorschriften
- Neubau Pavillons infolge neuer EU-Sicherheitsvorschriften.

Gründe für Kapazitätserweiterungen waren insbesondere:

- Anstieg des Passagieraufkommens
- Berücksichtigung von Nutzeranforderungen, z. B. Airlines
- Umsetzung geänderter Richtlinien.

Aufgrund zusätzlicher Bauinhalte wurden für das Fluggastterminal zwischen 2005 (Basis Terminal) und 2012 (Vollversion Terminal) Budgetmittel in Höhe von ca. 530 Mio. Euro bereitgestellt. Dies beinhaltet neben kapazitätserweiternden Baumaßnahmen auch funktionalitäts- und qualitätserhöhende Maßnahmen (z. B. Laufbänder) sowie Preissteigerungen (insbesondere Stahl). Das Budget für die Erweiterung der Flugbetriebsflächen beläuft sich auf ca. 60 Mio. Euro (Euro-Angaben jeweils Stand Controllingbericht 02/2012).

5. Wie hoch lag das günstigste Gebot für den Bau des Terminals des Flughafens BER durch einen Generalunternehmer im Jahr 2007?

Die FBB teilt hierzu mit:

Das günstigste Gebot für den Bau des Terminals bei der aufgehobenen Ausschreibung für einen Generalunternehmer im Jahr 2007 lag entsprechend der fortgeschriebenen Angebote bei 1,001 Mrd. Euro (Basispauschale inklusive Beton, ohne Optionen).

Dieses Gebot erfolgte auf Grundlage des damaligen Planungsstandes. Später umgesetzte Erweiterungen des Bauprogramms wie z. B. Verlängerung Hauptpier um drei Module, Pier Süd, Ebenenshift, doppelstöckige Fluggastbrücken, Laufbänder, Vollausbau Ebene E2 etc. sind in der genannten Angebotssumme nicht enthalten.

6. Welcher Fertigstellungstermin und welche Haftung bei Kostenüberschreitungen wurden in diesem Gebot für den Terminal des Flughafens BER genannt?

Der Zeitplan der aufgehobenen Ausschreibung für das Fluggastterminal umfasste nach Angaben der FBB u. a. folgende Meilensteine:

1. Generalunternehmer FGT	07/06–10/11
Ausschreibung/Vergabe Generalunternehmer FGT	07/06–07/07
Ausführungsplanung FGT	07/07–02/11
Bauvorbereitende Maßnahmen FGT	03/08–02/09
Bauausführung Hochbau FGT	04/08–04/11
Bauausführung Hochbau Walk-Boarding-Pier	07/08–12/10
Bauausführung Mieterausbau Retail/Gastro	01/11–10/11;
2. Inbetriebnahmen/Probetrieb Terminal	02/10–10/11.

Das Vergabeverfahren wurde wegen erheblicher Kostenüberschreitungen in den Geboten aufgehoben.

7. Wie kam die Bundesregierung, vor dem Hintergrund der Tatsache, dass der zeitgleiche Bau des zweiten Münchener Terminals für die Lufthansa 1,3 Mrd. Euro kosten würde, 2007 zu dem Ergebnis, dass das etwa gleichgroße Terminal des Flughafens BER nur 650 Mio. Euro kosten sollte?

Der dargestellte Kostenvergleich ist nicht nachvollziehbar.

8. Welche mangelhafte Leistungserbringung im Einzelnen haben zur fristlosen Kündigung der Planungsgemeinschaft Flughafen Berlin Brandenburg International (pg bbi) geführt?

Grund der Kündigung waren nach Angaben der FBB insbesondere Mängel in der Ausführungsplanung und die mangelhafte Koordinierung und Erbringung der Bauüberwachungsleistungen.

9. Wer war für das Controlling der pg bbi beim Flughafenprojekt BER verantwortlich, und welche Abmahnungen oder Feststellungen für mangelhafte Leistungserbringungen sind wann und durch wen gegenüber der pg bbi formuliert worden?

Nach Angabe der FBB wird die Projektsteuerungsfunktion durch die WSP CBP Airport durchgeführt. In den Jahren 2011 und 2012 wurden insgesamt rund 120 förmliche Mangelrügen gegenüber der pg bbi durch die FBB ausgesprochen.

10. Hat die pg bbi die fristlose Kündigung vom 23. Mai 2012 für die Generalplanung des Flughafens BER widerspruchslos hingenommen, ist es zu einem Vergleich oder einer anderen außergerichtlichen Einigung, und wenn ja, mit welchem Inhalt, gekommen, oder hat die pg bbi die Flughafengesellschaft verklagt, und wenn ja, mit welchem Inhalt und welcher Schadensersatzsumme?

Die pg bbi hat der Kündigung aus wichtigem Grund widersprochen. Die FBB hat Feststellungsklage zur Durchsetzung der ihr zustehenden Schadensersatzforderungen erhoben. Eine außergerichtliche Einigung ist nicht erfolgt. Die pg bbi hat die FBB nicht verklagt.

11. Welche Regressforderungen hat seinerseits die Flughafengesellschaft gegen die pg bbi bzw. einzelne Firmen für mangelhafte Leistungserbringung geltend gemacht?

Die Höhe der Regressforderung der FBB ist abschließend noch nicht festgestellt, weshalb die Ansprüche im Zuge einer Feststellungsklage zunächst dem Grunde nach geltend gemacht werden.

12. Welche Risiken sind bei dem im Sachstandsbericht der Flughafengesellschaft vom 25. Juni 2012 festgestellten Risikovorsorgebedarf in Höhe von 192 Mio. Euro für den Flughafen BER im Einzelnen mit welchen Kostenhöhen unterstellt?

Die Risiken betreffen im Wesentlichen Risiken der operativen Geschäftstätigkeit und Investitionsrisiken, die im Zusammenhang mit der Verschiebung der Inbetriebnahme entstanden sind.

13. Wie setzen sich die im Sachstandsbericht vom 26. Mai 2012 der Flughafengesellschaft ausgewiesenen Mehrkosten in Höhe von 276 Mio. Euro für die bauliche Fertigstellung des Flughafens BER im Einzelnen zusammen, und welche Ursachen werden dafür genannt?

Es gab keinen Sachstandsbericht vom 26. Mai 2012. Die im Sachstandsbericht vom 25. Juni 2012 ausgewiesenen Mehrkosten in Höhe von 276 Mio. Euro setzen sich im Wesentlichen aus folgenden Sachverhalten zusammen:

- Verschiebung der Inbetriebnahme (z. B. Bauzeitenverlängerung, übergeordnete Leistungen, Betreiberkosten)
- Brandschutz und Entrauchung (z. B. Massenerhöhungen Brandschutztechnik, Mehraufwand baulicher Brandschutz)
- Planungsabweichung zum Bausoll (z. B. Mehraufwand Fassadenelemente, Planungsfortschreibung Ausbau und Technische Gebäudeausrüstung)
- Bauablaufstörungen bzw. Umstellungen der Bauabläufe (z. B. gestörte Bauabläufe der Unternehmer, Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten durch die Unternehmer).

14. Wann und mit welchen Fristsetzungen hat der Aufsichtsrat seit dem Jahr 2010 Aktualisierungen der Kostenschätzungen durch das Management des Flughafens BER eingefordert?

Die Kostenschätzungen werden seit Projektbeginn für den Aufsichtsrat zu jeder Sitzung (d. h. quartalsweise) aktualisiert, in den jeweiligen Controllingberichten dargestellt sowie in den Aufsichtsratssitzungen vorgestellt.

15. Wurde durch den Aufsichtsrat regelmäßig eine Validierung der von der Flughafengesellschaft genannten Kosten durch externe Gutachter beauftragt?
- a) Wenn ja, wann, an wen, und mit welchem Ergebnis?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Mit dem laufenden Controlling der Baukosten für den Bau des Flughafen BER ist der externe Projektsteuerer WSP CBP Airport beauftragt. Das Kostencontrolling der Projektsteuerung wurde nach der Entscheidung für die siebenmonatige Verschiebung im Juni 2010 zusätzlich durch einen externen Berater validiert.

Die in Vorbereitung auf die Aufsichtsratssitzung am 22. Juni 2012 ermittelten Mehrkosten in Höhe von 276 Mio. Euro wurden im Rahmen einer gutachterlichen Bewertung durch ein externes Sachverständigenbüro validiert. Darüber hinaus wurden der gesamte Prozess und seine Ergebnisse durch einen Wirtschaftsprüfer geprüft und validiert.

16. Wann und durch wen ist dem Aufsichtsrat oder einzelnen Mitgliedern mitgeteilt worden, dass das bestehende Finanzierungskonzept für den Flughafen BER nicht mehr tragfähig sei und ein neues Finanzierungskonzept erarbeitet werden müsse?

In der 104. Aufsichtsratssitzung vom 16. Mai 2012 wurde der Aufsichtsrat über eine mögliche Überschreitung der bestehenden Kreditlinie informiert. In der Aufsichtsratssitzung am 22. Juni 2012 wurden die zu diesem Zeitpunkt absehbaren finanziellen Auswirkungen der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins, einen zusätzlichen Investitionsbedarf sowie eine erste Bewertung der finanziellen Auswirkungen des Urteils des OVG Berlin Brandenburg vom 15. Juni 2012 zum Umfang des Schallschutzes erörtert. Die FBB überarbeitet derzeit das bestehende Finanzierungskonzept.

17. Unterstützt die Bundesregierung den Vorschlag des Berliner Finanzsenators Dr. Ulrich Nussbaum, Projektanleihen (im Volksmund: Willy-Brandt-Volksaktien) zur Finanzierung des Flughafens BER zu vergeben?

Die FBB ist aufgefordert, alle Möglichkeiten der Finanzierung des Projekts BER zu erschließen, die etwaige Beiträge der Gesellschafter mindern. Hierzu gehört im Rahmen der Stärkung der Eigenfinanzierungskraft auch die Prüfung, inwieweit Unternehmensanleihen emittiert werden können.

18. Haben zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Bundesministerium der Finanzen bereits Gespräche stattgefunden, aus welchem Etat eine eventuelle Kapitalerhöhung zu decken und wie diese gegen zu finanzieren ist?
 - a) Falls ja, mit welchem Ergebnis?
 - b) Aus welchen Haushaltstiteln soll der mögliche Bundesanteil bestritten werden?

Entscheidungen über mögliche haushaltswirksame Gesellschafterbeiträge des Bundes werden auf der Grundlage des Finanzierungskonzeptes der FBB getroffen.

19. Wie hoch sind im Detail die Schadenersatzforderungen der betroffenen Firmen (Airlines, Deutsche Bahn AG, Unternehmen im Non-Aviation-Bereich)?

Hierzu teilt die FBB mit:

Es liegen bislang nur einige konkret bezifferte Schadenersatzforderungen von Unternehmen vor. Die möglichen Schadenersatzforderungen sind daher im Moment noch nicht genau zu beziffern und sind abschließend noch nicht festgestellt.

Zu einzelnen Firmen kann aufgrund von Vertraulichkeitsvereinbarungen während der laufenden Prüfung der Ansprüche keine Aussage gemacht werden.

- a) Wie wird sichergestellt, dass die betroffenen Firmen wie angekündigt zügig Schadenersatz erhalten?

Die geltendgemachten Forderungen werden rechtlich geprüft, ob sie dem Grunde und der Höhe nach berechtigt sind. Liegen die Anspruchsvoraussetzungen vor, werden den Unternehmen die entstandenen Schäden ersetzt.

- b) Wird sich der Bund an einem Nothilfefonds für die betroffenen Unternehmen beteiligen, die auf Grund einer Vertragsklausel bis zu einer 18-monatigen Verzögerung keinen Anspruch auf Schadenersatz haben?

Die FBB ist bislang diesbezüglich noch nicht an den Bund herangetreten.

- c) Welche weiteren Schadenersatzansprüche ergeben sich insbesondere im Non-Aviation-Bereich, sollte der 17. März 2013 als Eröffnungstermin nicht einzuhalten sein?

Wie die FBB mitteilt, bleiben bei einer weiteren Verschiebung der Eröffnung die Schadenersatzansprüche dem Grunde nach gleich, es kann allenfalls zu einer Erhöhung der Anspruchssummen kommen. Dazu lässt sich derzeit aber keine realistische Einschätzung treffen.

20. Welche vertragsgemäß errichteten Gebäude durch Baufirmen am Flughafen BER sind bisher wann abgenommen und endabgerechnet worden?

Hierzu teilt die FBB mit:

Zum Stand Controllingbericht 02/12 (vorgestellt in der AR-Sitzung am 22. Juni 2012) waren folgende Bauleistungen gem. VOB/B abgenommen und schlussgerechnet:

- Rohbau FGT (Schlussrechnung 02/2012)
- Rohbau Pier Nord u. Süd (Schlussrechnung 12/2010)
- Rohbau Tunnel Bahnhof (Schlussrechnung 03/2011)
- Vorabmaßnahme Rollbahnanschlüsse (Schlussrechnung 11/2008)
- Rohbau Bauwerk 262 (Schlussrechnung 11/2007)
- Betriebstankstellen Ost und West (Schlussrechnung 02/2012).

- a) Wie viele Abnahmen für vollständig erbrachte Leistungen stehen noch aus?

Sobald die Leistung eines Unternehmers abgeschlossen ist und zum Zeitpunkt der Abnahme frei von wesentlichen Mängeln ist, erfolgt die Abnahme. Daher stehen für vollständig erbrachte und mängelfreie Leistungen am Flughafen BER keine Abnahmen aus.

- b) Wie viele Unternehmen sind von der ausstehende Abnahme und Endabrechnung betroffen?

Wie hoch ist hierbei das finanzielle Volumen der Leistungen?

Keine. Berechtigt vorliegende Rechnungen durchlaufen den erforderlichen Prüfprozess und werden durch regelmäßig stattfindende Zahläufe entsprechend des Prüfergebnisses beglichen.

21. Ist der Bundesregierung das Förderprogramm der Flughafengesellschaft zum Aufbau von Langstreckenverbindungen von Berlin (www.berlin-airport.de/DE/GeschaeftskundenUndPartner/Entgelte/Download/2010-Langstreckenfoerderung_Berliner_Flughaeften.pdf) bekannt?

Der Bundesregierung war bisher das Förderprogramm nicht bekannt; hierbei handelt es sich um ein branchenübliches Marketing- und Anreizsystem zur Unterstützung der Aufnahme von neuen Flugverbindungen.

22. Hält die Bundesregierung das Förderprogramm der Flughafengesellschaft zum Aufbau von Langstreckenverbindungen von Berlin an einem großen Flughafen der Kategorie A mit dem geltenden Recht der EU für vereinbar?

Mit welchen Institutionen in der EU wurde dies abgeklärt?

Die vom Flughafenunternehmen konzipierte Langstreckenförderung ist transparent, nichtdiskriminierend und befristet ausgestaltet; sie steht allen infrage kommenden Luftverkehrsunternehmen in gleicher Weise offen und entspricht, soweit es die Bundesregierung beurteilen kann, in ihren Kriterien den Vorgaben der Flughafenbeihilfeleitlinien der Europäischen Kommission.

23. Erwartet die Bundesregierung, dass die Europäische Kommission ein Beihilfeverfahren einleiten wird, sollte es zu einer zusätzlichen finanziellen Unterstützung des Bundes, des Bundeslandes Berlin und/oder des Bundeslandes Brandenburg für den im Bau befindlichen Flughafen BER kommen, falls die Finanzmittel durch die Verzögerung der Fertigstellung des Flughafens BER aufgebraucht sein sollten?

Zusätzliche finanzielle Unterstützung des Bundes, des Bundeslands Berlin und/oder des Bundeslands Brandenburg zugunsten des im Bau befindlichen Flughafens BER können Beihilfeelemente im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union enthalten und wären dann bei der Europäischen Kommission zu notifizieren.

24. Hält die Bundesregierung, vor dem Hintergrund der laufenden Beihilfeverfahren der Europäischen Kommission im Zusammenhang mit öffentlich geförderten Flughäfen in Deutschland, wie beispielsweise für Infrastrukturmaßnahmen am Flughafen Leipzig/Halle, diese zusätzlichen öffentlichen Gelder für den Flughafen BER für eine Beihilfe, die nach geltendem EU-Recht genehmigungspflichtig ist, und wenn ja, hält die Bundesregierung diese für genehmigungsfähig?

Es ist derzeit noch nicht absehbar, in welchem Umfang Bedarf an weiteren öffentlichen Mitteln besteht und in welcher Form ggf. Unterstützung gewährt wird. Insofern können zum jetzigen Zeitpunkt auch noch keine Aussagen getroffen werden, ob geplante Unterstützungen als Beihilfe einzustufen sind und ggf. mit dem Binnenmarkt vereinbar und daher genehmigungsfähig sind.